

船舶事故等調査報告書

平成24年2月23日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2011那第3号
事故等種類	乗揚
発生日時	平成23年1月6日 11時30分ごろ
発生場所	沖縄県 ^{みやこしま} 宮古島市 ^{ながやま} 長山港南東方沖 長山港東口第6号灯標から真方位197°400m付近 (概位 北緯24°47.6′ 東経125°13.0′)
事故等調査の経過	平成23年1月11日、本事故の調査を担当する主管調査官（那覇事務所）を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報	船種船名、総トン数 船種番号、船舶所有者等 A 引船 ざおう、19トン 293-29424宮城、シーテック株式会社 B 非自航式杭打船 第八くす号、約906トン なし、シーテック株式会社
乗組員等に関する情報	船長A、一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定
死傷者等	A なし B なし
損傷	A 濡損 B なし
事故等の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、作業員Aを乗せ、天候が悪化すると の情報を得たことから、平成23年1月6日11時00分ごろ、船首約2.0m、船尾約2.2mの喫水で伊良部大橋橋梁整備工事現場から長山港に向け、4人が乗船したB船（ほぼ等喫水で船首尾とも約1.3m）をえい航し始めた。 A船は、人の歩く程度の速力で手動操舵により北西進中、B船の錨が浅瀬に引っ掛かってアンカーワイヤが切断し、B船からランシーバーにより左舷船首側のアンカーワイヤが切断したとの連絡が入ったので、船長Aが機関の回転数を落としたところ、風浪に圧流され、また、B船にも引かれ、11時30分ごろ浅瀬に横倒しになった。 船長Aは、本事故の発生現場に来て4か月余りであり、A船には海図もGPSも備えてなく、また、地元の航海士などに長山港への航路についての説明を受けることもせず目視のみで航行していた。 救命胴衣を着用していた船長Aと作業員Aは、海に投げ出されたが、B船に救助され、B船は連絡を受けた僚船により長山港にえい航された。 A船は、後日、クレーン船により陸揚げされ、廃船処理された。
気象・海象	気象：天気 雨、風向 北、風力 3～4 海象：潮汐 下げ潮の中央期 強風注意報及び波浪注意報発表中
その他の事項	B船は、杭打ちのためにB船の4隅にアンカーワイヤ（径34mm）を備えていたが、通常、アンカーワイヤを最後まで巻き込んでもアンカーは、船底から下に1.5～2.0mほどぶら下がっている状況であった。 A船のえい航状態は、A船のえい航用フックから約8mのワイヤを出し

	<p>てアイを介し、長さ約20mのえい航索2本をそれぞれB船の船首部両舷に取り、A船の船首からB船の船尾までの距離を約80mとしており、A船が風浪に圧流されたB船に引かれた際、えい航用フックが折れ、えい航索が外れた。</p>	
分析	<p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし あり</p> <p>A船は、B船をえい航して長山港南東方沖を北西進中、船長Aが長山港への航路を調査していなかったことから、B船の錨が浅瀬に引っ掛かってアンカーワイヤが切断し、A船の機関の回転数を落としたところ、A船が風浪に圧流されるとともに、B船にも引かれて長山港南東方沖の浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、A船が、B船をえい航して長山港南東方沖を北西進中、船長Aが長山港への航路を調査していなかったため、B船の錨が浅瀬に引っ掛かってアンカーワイヤが切断し、A船の機関の回転数を落としたところ、A船が風浪に圧流されるとともに、B船にも引かれて長山港南東方沖の浅瀬に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>	